

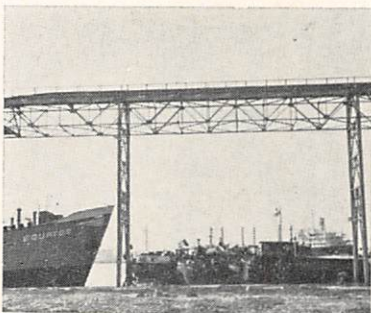
onze buurtspoorwegen



N. 137
NOVEMBER - DECEMBER 1968
23ste JAARGANG



Tussen Londerzeel en de herberg « In de Zon » te Impde volgde de tram een recht stuk spoor, verwijderd van de weg. Zie blz. 3.



Te Antwerpen kan het 6de havendok, gekend als « Churchill-dok », bereikt worden per autobus. Zie blz. 11.



Het station van Oostmalle. In het midden het woonhuis, rechts het buiten dienst gestelde onderstation. Zie blz. 16.



WEEST GEDURENDE 2 OF 3 MINUTEN...

op de weg
heen en terug van het werk
dubbel voorzichtig

Een verzekeringsmaatschappij heeft de oorzaken van de **ONGEVALLEN OP DE WEG VAN EN NAAR HET WERK** ontleed en heeft opgemerkt dat vanaf de werkplaats **OVER EEN AFSTAND VAN MAXIMUM 1.500 METER**, die voor een voertuig 2 à 3 minuten vraagt en voor een voetganger 10 à 12 minuten, **41 %** van de ongevallen eigen aan het traject en **45 %** van de ernstige ongevallen van deze categorie, **genoteerd worden**.

(Naar een tekening en een tekst verschenen in « La Belgique Industrielle »)

ONZE BUURTSPOORWEGEN

Tweemaandelijks tijdschrift
uitgegeven door de N.M.V.B.

Redactie :

Wetenschapsstraat 14,
Brussel 4

Telefoon : 11.59.90 - Post : 335
P.R. 32.27

Verantwoordelijke Uitgever :
A. Valcke

Wetenschapsstraat 14
Brussel 4

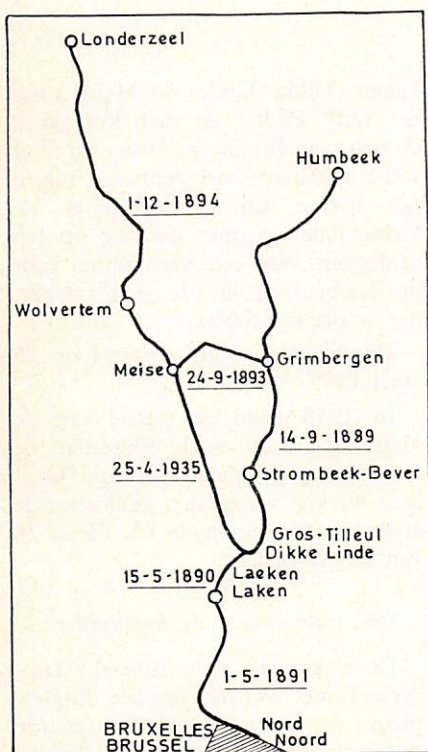
Onze Voorpagina

Deze foto werd genomen vóór het station van Wolvertem (Brabant) op de elektrische lijn Brussel-Londerzeel, die het voorwerp werd van een gedeeltelijke structuurhervorming. 's Morgens en 's avonds kan op deze plaats nog een tram gefotografeerd worden maar niet meer zoals hier, een tram L, die Wolvertem verlaat in de richting Londerzeel.

Gedeeltelijke structuurhervorming op de elektrische lijn « L » Brussel-Londerzeel

Reeds geruime tijd had de Beheerraad van de N.M.V.B. een algemeen saneringsprogramma goedgekeurd voor de elektrische buurtlijnen van de provincie Brabant, die een onrustwekkende deficitaire toestand vertoonden.

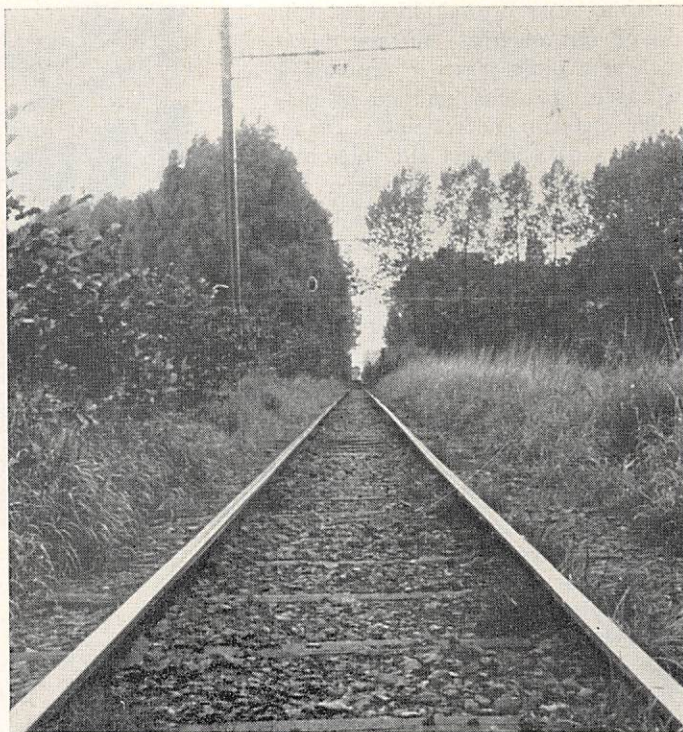
In dat programma was de volledige structuurhervorming begrepen van de lijn Brussel-Londerzeel.



Als gevolg van de vermindering van het aantal reizigers was de frequentie van de dienst herleid tot één motorrijtuig per uur en men kon zich de vraag stellen of in dat geval het behoud van een spoorlijn nog te rechtvaardigen was ten minste op het landelijk gedeelte, dus op het laatste stuk van de lijn.

Bovendien met het oog op de verbetering van een baanvak van de autoweg Brussel-Antwerpen vroeg het Beheer van Bruggen en Wegen ons de opbraak van het spoor voorbij Wolvertem langs de weg Brussel-Boom-Antwerpen.

Alzo gaf de minister van Verkeerswezen zijn principieel akkoord voor het opbreken van het baanvak Wol-



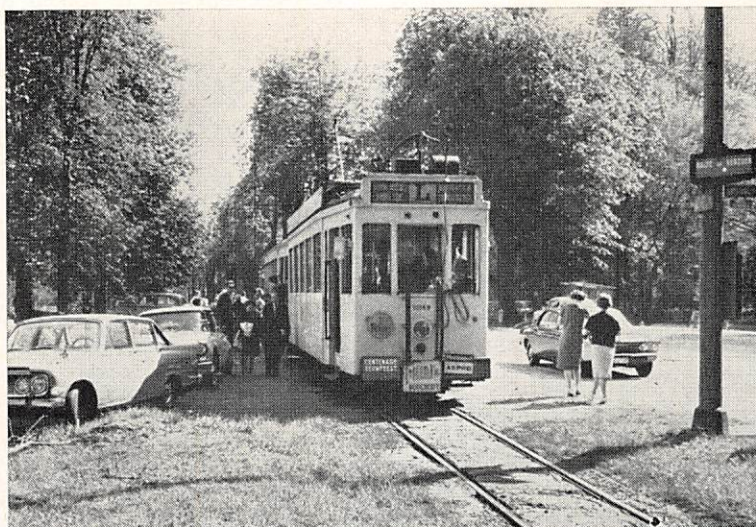
Van Impde tot Slozen volgde de tram een lang recht baanvak op eigen bedding doorheen de velden. In de verte een tram L komende van Londerzeel.

vertem-Londerzeel waarvoor eveneens de gemeenten-aandeelhouders hun toestemming verleenden.

Spoedig vernam men ook dat, zoals op de lijn van Aalst en deze van Ninove, de structuurhervorming, toegepast op Londerzeel, slechts gedeeltelijk zou zijn in die zin dat de exploitatie met trams tussen Brussel en Wolvertem zou behouden blijven op de piekuren, 's morgens en 's avonds, terwijl een autobusdienst Londerzeel-Wolvertem, verlengd tot Brussel, gedurende gans de dag het vervoer zou verzekeren.

De laatste rit op 4 oktober

Op 4 oktober 1968 ondernam het motorrijtuig 10069 zijn laatste reis naar Londerzeel. Zoals gewoonlijk vergezelden tramvrienden zover mogelijk het motorrijtuig. De Vlaamse Televisie had een werkploeg gezonden en de volgende zaterdag konden de kijkers het laatste vertrek meemaken en een vraaggesprek beluisteren met niemand minder dan de bekende Vlaamse schrijver Gerard Walschap afkomstig van Londerzeel en die een zeer gepaste opmerking maakte. « Vroeger » zegde hij « wan-



Halte aan de ingang van het kasteel van Boechout te Meise.

Foto P. De Backer.

neer men naar Brussel ging, wist men dat de reis anderhalf uur zou duren, men nam tijdig plaats in een van de rijtuigen van de stoomtram en babbelde met zijn medereizigers. De inwoner van Londerzeel ging niet naar de hoofdstad om de manieren van de stedelingen na te apen, hij ging eenvoudig aankopen doen en keerde spoedig terug daar hij begreep dat het waar geluk en de levensvreugde in het dorp te vinden was. Thans gaat alles te vlug en de reizigers in de autobus blijven vreemdelingen voor mekaar. »

Een terugblik - Openingsdata van de baanvakken

De openingsdata van deze lijn vallen samen met deze van de lijn Brussel-Humbeek en om een beter overzicht te hebben van het in bedrijf stellen van de verscheidene baanvakken geven wij onderstaande tabel met de openingsdata voor de stoomtractie.

Grimbergen - Strombeek - Laken (de Vrièrstraat) 14-9-1889.

Laken (de Vrièrstraat) - Brug van Laken (langs de Maria-Christinastraat) 15-5-1890.

Brug van Laken - Brussel Noord (langs de Groendreef) 1-5-1891.

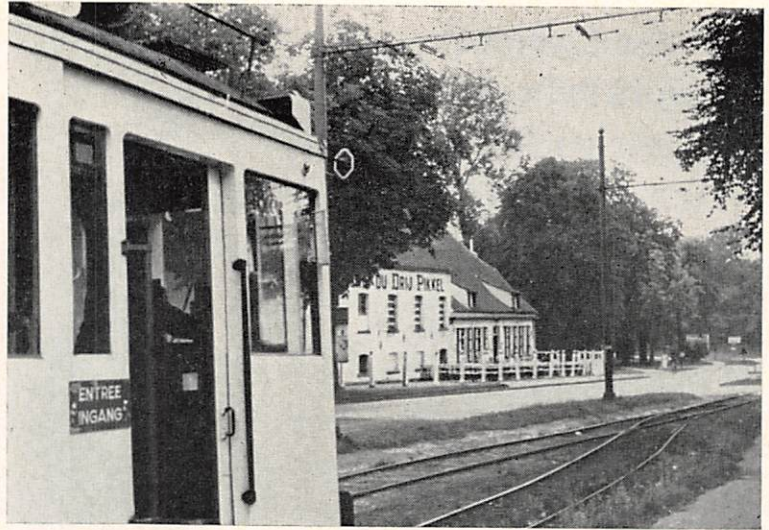
Meise - Grimbergen 24-9-1893.

Meise - Wolvertem 26-6-1894.

Wolvertem - Londerzeel 1-12-1894.

De elektrificatie

In 1909 werd de elektrificatie doorgevoerd van Grimbergen naar Brussel-Noord. De reisweg van de stoomlijn, die van het Gemeenteplein te Laken naar het Noordstation liep langs de Maria-Christinastraat, werd opgegeven en onze elektrische trams



Dit motorrijtuig aan de halte « Drij Pikkel » gaat zich op het enkel spoor begeven langs de weg, die het domein van Boechout volgt en naar Meise leidt.

volgden voortaan de Emile Bockstaellaan en de Jubileumlaan. De overschakeling naar de elektrische tractie had plaats in twee fases :

Brussel - Dikke Linde op 21-4-1909 en Dikke Linde - Grimbergen op 17-8-1909.

Men moet tamelijk lang, tot na de oorlog 1914-18, wachten alvorens de elektrische trams te zien rijden op het baanvak Grimbergen - Meise - Wolvertem. Inderdaad deze elektrificatie had plaats op 1-5-1926.

Ten slotte werd op 26-10-1930 het baanvak Wolvertem - Londerzeel geëlektrificeerd.

Een nieuw baanvak

In 1935 had de Wereldtentoonstelling plaats op de terreinen van de Heizel. Te dezer gelegenheid besloot de N.M.V.B. een nieuwe elektrische lijn aan te leggen tussen

Laken (Dikke Linde) en Meise langs de Drij Pikkel en het koninklijk domein van Boechout. Twee jaar later werd een derde rail geplaatst, tussen het station van Londerzeel en de Grote Paleizen, met het oog op het aanleggen van een verbinding voor de jaarbeurzen en de manifestaties die er plaats hebben.

Dat baanvak werd geopend op 25 april 1935.

In 1958 werd de tunnel van de Heizel gegraven en de sporen in de richting van Londerzeel verlegd. Over deze werken verschenen geïllustreerde artikels in de nummers 72, 73 en 74 van ons tijdschrift.

Per tram, naast de bestuurder...

De elektrische tram Brussel - Londerzeel met vertrek op het Rogierplein te Brussel volgt hetzelfde spoor als de tram Brussel - Grimbergen tot aan de tunnel van de Heizel, gebouwd in 1958 ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling. Aan de ondergrondse halte van het koninklijk Park splitst de tunnel in twee takken, een naar Grimbergen, een andere naar Londerzeel en in deze richting komen twee sporen te voorschijn in een landschap volledig omgewoeld door de reusachtige werken nodig voor het verbeteren van de toegang tot de poorten van de

De stoomtram te Meise rond de jaren 1900. De herberg met zolderkamer bestaat nog en is goed herkenbaar. Men bemerkt de bocht van het spoor in de richting van Grimbergen terwijl het spoor op het ogenblik rechtdoor loopt in de richting van Brussel.



tentoonstelling. Van 1935 tot 1957 bevond het spoor zich rechts en liep langs een reeks mooie villa's; in 1958 werd het naar links in de nabijheid van de autoweg Brussel-Antwerpen verplaatst.

Ter hoogte van het eindpunt van de lijn van de M.I.V.B., aan de Meise-laan, werd het enkelspoor voorzien van automatische signalen. De volgende halte is deze van de Drij Pikel, doel van een wandeling voor de Brusselaars waar zij geus, kriek en boterhammen met « platte kaas » vonden en nog vinden. Wanneer het signaal op groen komt, rijden wij verder op eigen bedding, onder de bomen, naar de ingang van het domein van Boechout, gans het jaar toegankelijk en waar de nieuwe plantentuin van Brussel werd ondergebracht.

De tram vervolgt nadien zijn weg tot de halte van Meise, vandaar volgt het spoor, tamelijk lang, de autosnelweg Brussel-Antwerpen.

Aan het rondpunt te Wolvertem buigt het spoor naar links in de richting van het dorp en de tram houdt stil vóór het station van Wolvertem (zie foto op de voorpagina). Vandaar loopt het spoor naar Londerzeel en Impde. Op het ogenblik zijn de tramdiensten op dat baanvak volledig afgeschaft.

Voor het kruisen van de druk bereiden weg naar Antwerpen, o.m. door onze autobussen, was het nodig dat een verkeerslicht werd geplaatst aan onze halte te Meise in de nabijheid van de metalen voetbrug, die onlangs werd gebouwd (zie foto).

De autobuslijn Brussel-Londerzeel en uitbreidingen

De autobusdiensten, die onze tramlijnen vervangen, werden het voor-



Twee motorrijtuigen, met plaat L, kruisen elkaar te Meise ter hoogte van de voetbrug waarvan sprake in het artikel.

werp van kritiek van de Nederlandstalige Brusselse kranten en van het publiek; also werden, een maand later op 8 november, de dienstregelingen gewijzigd.

De trams Brussel - Wolvertem, 's morgens en 's avonds, hebben als film een L (doorstreept).

De autobus B.W.

Vertrekt te Brussel-Noord en rijdt tot Wemmel-Bosstraat.

De autobus L.W.

Vertrekt te Brussel-Noord en gaat tot Londerzeel maar bedient de woonwijken en het gemeentehuis van Wemmel.

De autobus L.W. (doorstreept)

Vertrekt te Brussel-Noord maar gaat slechts tot Meise of Wolvertem via Wemmel.

De autobus L.

Vertrekt te Brussel-Noord en gaat

rechtstreeks, over Strombeek-Bever, naar Londerzeel. Het traject wordt afgelegd in 46 minuten tegen vroeger, met de elektrische tram, in 45 minuten.

De autobus L. (doorstreept)

Vertrekt te Brussel-Noord en rijdt rechtstreeks tot Wolvertem, hetzij tot Nieuwenrode, via Strombeek-Bever.

Op een namiddag in de week hebben wij een autobus L.W. gevolgd. De terugkeer naar Brussel, van Londerzeel had plaats om 14 u. 45 zeker een stil uur voor het gemeenschappelijk vervoer. Nochtans bij onze doortocht te Wemmel waren de 50 zitplaatsen ingenomen en te Meise kruisten wij een andere autobus L.W. waarin de reizigers recht stonden.

Ons besluit: « Indien de Buurtspoorwegen niet bestonden, moesten ze opgericht worden ».

ZIJN LAATSTE WERKDAG

Bij het zien van deze foto merkt u ongetwijfeld dat het hier niet gaat om agenten van de N.M.V.B.

Inderdaad, deze foto hebben wij weergevonden in het maandblad uitgegeven voor het personeel van het gemeenschappelijk vervoer van Hamburg.

De reizigers in kennis stellen van het feit dat een toekomstige gepensioneerde zijn laatste werkdag vervult, lijkt ons een origineel idee. Niet alleen de ontvangstpost van de agent is met bloemen getooid maar tevens werd een tekst aangebracht, die de reizigers verwittigt dat het zijn laatste werkdag is.

Is het niet aangenaam bij het eindigen van zijn loopbaan gelukwensen te mogen ontvangen van honderden reizigers, die men misschien nauwelijks kent.



SOCIALE KRONIEK

Kinderbijslagen

NIEUWE BEDRAGEN VAN DE KINDERBIJSLAGEN EN AANVERWANTE VOORDELEN

Ingevolge de verhoging van het indexcijfer der consumptieprijzen worden, met ingang van 1-12-1968, de kinderbijslagen en de aanverwante voordelen, als volgt vastgesteld.

I. KINDERBIJSLAGEN

A. Bedrag van de gewone bijslagen.

	Dagelijkse bedragen	Maandelijks bedragen
1ste kind	23,76 F	594,00 F
2de kind	38,28 F	957,00 F
3de kind en volgende	55,00 F	1.375,00 F

B. Bedrag van de bijkomende toelage voor minder-valide kinderen onder de 25 jaar.

per minder-valide kind	44,67 F	1.116,75 F
------------------------	---------	------------

C. Bedrag van de wezenbijslagen.

per weeskind	68,16 F	1.704,00 F
--------------	---------	------------

D. Bedrag van de bijslagen voor kinderen van invaliden.

1ste kind	40,13 F	1.003,25 F
2de kind	40,13 F	1.003,25 F
3de kind en volgende	55,00 F	1.375,00 F

E. Bijslagen in functie van de leeftijd.

van 6 tot 10 jaar	5,20 F	130,00 F
van 10 tot 14 jaar	9,15 F	228,75 F
van meer dan 14 jaar	13,62 F	340,50 F

Opmerking: Al de kinderen van 6 jaar en meer, de enige kinderen en de jongste kinderen inbegrepen, hebben recht op de bijslag toegekend volgens de leeftijd.

II. KRAAMGELDEN

1ste geboorte	8.841,00 F
2de geboorte	6.097,00 F
3de geboorte en volgende	3.281,00 F

Opmerking: Het voordeel van de voorafbetaling voor het kraamgeld mag aangevraagd worden vanaf de 6de maand zwangerschap. In dergelijk geval, is het kraamgeld betaalbaar twee maand voor de vermoedelijke geboortedatum.

III. TOESLAGEN VERLEEND DOOR DE N.M.V.B.

	Dagelijkse bedragen	Maandelijks bedragen
1ste kind	5,76 F	144,00 F
2de kind	5,76 F	144,00 F
3de kind	5,96 F	149,00 F
4de kind	7,16 F	179,00 F
5de kind en volgende	7,60 F	190,00 F

ENKELE BELANGRIJKE INLICHTINGEN:

1) betreffende de controle van het schoolbezoek:

De controle van het recht op de kinderbijslagen van de studenten tussen 14 en 25 jaar oud, wordt voortaan verricht door middel van één enkel schoolgetuigschrift, in te leveren bij het begin van het schooljaar. Deze nieuwe maatregel legt evenwel aan de ouders, die kinderbijslagen voor deze kinderen ontvangen, de verplichting op aan de Groepsdirectie onmiddellijk elke wijziging kenbaar te maken, die zich in de loop van het schooljaar voordoet in de toestand van de student (bv. verandering van school, gehele of gedeeltelijke staking van het schoolbezoek, uitoefening van een winstgevende activiteit, enz.).

Ook vestigen wij in het bijzonder de aandacht van de agenten op het feit dat elke nalatigheid ter zake een niet gerechtvaardigde uitkering met zich zou kunnen brengen waarvan de terugbetaling ongetwijfeld zal geëist worden onverminderd de reglementaire en zelfs boetstrafelijke sancties voorzien bij de wet.

2) betreffende het einde van de beroepsstudiën:

De toekenning van de kinderbijslagen is toegelaten, vanaf 1-7-1968, gedurende de 90 dagen, die onmiddellijk het einde der lessen volgen, aan de jonge lieden, die volledige beroepsstudiën van minstens twee jaar hebben beëindigd op voorwaarde dat zij als werkzoekenden ingeschreven zijn en geen passende dienstbetrekking hebben geweigerd. Stippen wij aan dat deze inschrijving moet gedaan worden bij een gewestelijk bureau van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening.

Op te merken valt dat het recht op kinderbijslagen in elk geval ophoudt na het verstrijken van de periode van 90 burgerlijke dagen beginnende op het einde van het schooljaar zelfs indien deze inschrijving niet gedaan is onmiddellijk na het beëindigen van de studies.

3) betreffende zieke kinderen:

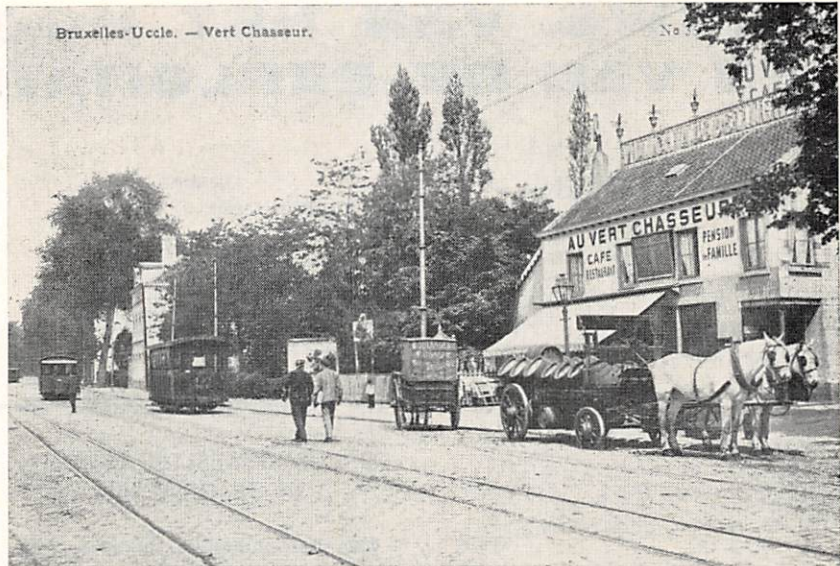
Voortaan zullen, in geval van onderbreking van het schoolbezoek wegens ziekte, de kinderbijslagen verschuldigd blijven tot het einde van de zomervakantie, die volgt op het schooljaar waarin de ziekte een aanvang heeft genomen (tot nog toe werden de kinderbijslagen slechts toegekend voor het begonnen schooljaar).

Na 6 maanden afwezigheid wegens ziekte en ten vroegste vanaf het begin van het schooljaar dat volgt op dit waarin de ziekte een aanvang genomen heeft, dient de onbekwaamheid vastgesteld te worden door een geneesheer verbonden aan het Ministerie van Sociale Voorzorg. Deze nieuwe maatregel is van toepassing voor de eerste maal voor kinderen, die wegens ziekte het schoolbezoek hebben onderbroken in de loop van het schooljaar 1967-68.

De « Vert Chasseur » te Ukkel in 1900

Van 1891 tot 1894 was de « Vert Chasseur » het eindpunt van de stoomtramlijn van de Buurtspoorwegen Brussel-Groene Jager; inderdaad 300 m verder begon de steile daling van de Diesdelle, die veel te gevaarlijk werd geoordeeld voor de locomotieven.

In 1894 werd de eerste elektrische buurtlijn Brussel - Kleine Hut geopend. De elektrische tram vertrok van het Rouppeplein, had een halte aan « Ma Campagne » en vervolgens aan de Vleurgatsesteenweg, de Legrandlaan, de De Frélaan en ten slotte aan de Groene Jagerstraat. Nadien reed hij verder naar de Diesdelle, de Kleine Hut en later naar de Midden Hut.



Van het Rouppeplein deed de elektrische tram er 30 minuten over om het café-restaurant « Vert Chasseur » te bereiken, dat wij afgebeeld zien op de foto en waar de welgestelde families rendez-vous gaven. Niettegenstaande twee oorlogen hield de instelling goed

stand tot in 1968. In september jl. werd zij gesloopt zodat nog een herinnering aan het oude Brussel verdween.

Zoals u ziet was het, in het begin van deze eeuw, nog mogelijk zonder hinder een bijwagen af te zetten in het midden van de rijweg.

EERLIJK DUURT HET LANGST

De agenten, waarvan de namen volgen, hebben aan hun chef geldsommen of waardevolle voorwerpen overhandigd, gevonden tijdens hun dienst.

GROEP ANTWERPEN

Stelplaats Mechelen : F. De Keyser (8.500 fr).
Stelplaats Broechem : M. Van den Brande (487 fr).

GROEP WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Knokke : J. Degraeve (3.300 fr).
Stelplaats Kortrijk : M. Vandembroucke (damesregenmantel), Vandeputte M., (lederen handtas en dameshorloge), R. Delombaerde (armbandhorloge).
Stelplaats Assebroek : G. Debaene (14.200 fr).
Stelplaats Oostende : E. Vandembroucke (1.563 fr), F. Viane (850 fr), A. Nassel (550 fr).

GROEP NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Namen : R. Balzat (755 fr), G. Vanhooftghem (1.479 fr), R. Wanson (300 fr).
Stelplaats Onoz : J. Labaisse (280 fr).
Stelplaats Bouillon : V. Poirier (285 frank).
Stelplaats Florenville : A. Antoine (2.001 fr).
Stelplaats Lesves : J. Lambert (2.520 frank).
Stelplaats Aarlen : V. Leonet (107 fr).

GROEP HENEGOUWEN

September

Stelplaats Quaregnon : G. Grad (1.294 fr), L. Godart (abonnement en 100 fr).
Stelplaats Charleroi : U. Janssens (34 fr), J. Dieu (33 fr), A. Cottiels (zilveren armband), J.P. Geukens (1.300 fr), Fr. Sénéchal (20 fr), R. Van Petegem (11 fr), C. Binon (24 fr), Fr. Poupaert (180 fr), L. Vandenberghe (33 fr), D. Scherlinckx (43 fr).
Stelplaats Jumet : A. Wéry (505 fr), W. Genart (123 fr), C. Leherte (52 fr), H. Massart (892 fr).
Stelplaats Chatelet : R. Henry (40 fr).
Stelplaats Anderlues : J. Darigny (gouden dameshorloge), G. Quériat (5 frank), A. Liard (100 fr), J. Duez (266 fr).
Stelplaats Nalines : R. Delaunois R. (15 fr).

Oktober

Stelplaats Doornik : R. Quiévreux (87 fr), H. Robon (43 fr), A. D'Hondt (100 fr en identiteitspapieren).
Stelplaats La Louvière : J. Delloy (638 fr en 690 fr), L. Bruneel (275 fr), G. Iperziel (721 fr), R. Désier (836 fr), L. Troch (1.000 fr).
Stelplaats Jumet : L. Adant (35 fr), Ch. Dewilde (547 fr), E. Callens (235 fr).
Stelplaats Charleroi : M. Pison (380 fr), M. Castiaux (40 fr), J. Hennaut (450 fr), M. Pison (221 fr), R. Stocq (100 fr), E. Verhoeven (211 fr), A. Cockx (9 fr).
Stelplaats Trazegnies : Ph. De Weiwere (40 fr), G. Demeulemeester (identiteitskaart en abonnement), A. Thiéle (920 fr).

Stelplaats Anderlues : G. Vanderbeek (570 fr).
Stelplaats Chatelet : Fr. Steinier (35 frank).

GROEP LUIK

Stelplaats Bitsingen : M. Franssen (952 fr), M. Marx (52 fr).
Stelplaats Bressoux : F. Petit (31 fr).
Stelplaats Eupen : J. Charlier (500 fr).
Stelplaats Luik-St. Gilles : A. Delhasse (406 fr), H. Lakaye (103 fr), J. Otte (334 fr), N. Yasse (100 fr).
Stelplaats Omal : A. Claes (7 fr), G. Dantine (27 fr), J. Distèque (100 fr), L. Hubin L. (146 fr), G. Maquet (4.000 fr), E. Riga (2.420 fr).
Stelplaats Oerle : C. Focan (2.303 fr).
Stelplaats Rocourt : A. Hansen (12 fr).
Stelplaats Warzée : J. Collard (842 fr), J. Franco (49 fr).

GROEP LIMBURG

Stelplaats Tessenderlo : G. Volders (5.400 fr), J. Voordeckers (3.900 fr).
Stelplaats Hasselt : J. Vanspauwen (2.000 fr), J. Poets (850 fr).
Stelplaats Lanaken : A. Castro (1.000 frank).
Stelplaats Genk : Ch. Gilissen (560 fr en 530 fr).

GROEP BRABANT

Stelplaats Ukkel : Vandekerckhoven (2.909 fr.), De Coster (2.425 fr.), Vienne A. (3.675 fr.).
Stelplaats Het Rad : Decancq (6.820 frank).
Stelplaats Leerbeek : Van Rossem D. (1.000 fr.).

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

GEBORTEN

ANTWERPEN

Elisabeth bij de h. Willems F. (Broechem)
Marina bij de h. Cossaer L. (Antwerpen)
Lydia bij de h. Braem K. (Merksem)
Kristien bij de h. Boni Fr. (Antwerpen)
Myriam bij de h. Royens H. (Vosselaar)
Viviane bij de h. Christiaens J. (Mechelen)
Frank bij de h. Gijs A. (Retie)
Rita bij de h. Cuyppers G. (Ekeren)
Lodewijk bij de h. Serneels C. (Mechelen)

OOST-VLAANDEREN

Leentje bij de h. Aerens R. (Zomergem)
Isabelle bij de h. Royaert J. (Herzele)
Patricia bij de h. Gelaude R. (Gijzegem)
Nadine bij de h. Watthé R. (Zaffelare)
Ingrid bij de h. Van Hauwermeiren R.
(Uitbergen)

HENEGOUWEN

Pascale bij de h. Piérart F. (Havré)
Alain bij de h. Van Hemelryck J. (Bergen)
Patrick bij de h. Callens E. (Jumet)
Marie-Ange bij de h. Janssens U.
(Pironchamp)
Suzanne bij de h. Momigny W.
(Mont s/Marchienne)
Cathy bij de h. Poupaert F.
(Monceau s/Sambre)
Jean Luc bij de h. Seghin M. (Forchies)
Alexis bij de h. Marlière Cl. (Templeuve)
Frédérique bij de h. Delforge R. (Leernes)

NAMEN - LUXEMBURG

Stephane bij de h. Delchambre S. (St.-Servais)
Francis bij de h. Gralinger G. (Florennes)
Ronald bij de h. Goffin G. (Champion)
Véronique bij de h. Gilson H. (Forges)

LUIK

Dominique bij de h. Colson J. (Eben Emaal)
Michel bij de h. Franssen R. (Herstal)

BRABANT

Erik bij de h. Flion W. (Duisburg)
Isabelle bij de h. Delcorde R. (Waterloo)
Bruno bij de h. De Marie R. (Gooik)
Stéphan bij de h. Van Hove R. (Kessel-Lo)
Eise bij de h. Bellemans R.
(St. Martens Lennik)
Johan bij de h. Endels A. (Overijse)

LIMBURG

Dirk bij de h. Eygemans M. (Genk)
Benny bij de h. Tielen J. (Bocholt)
Johan bij de h. Gerits P. (Bilzen)
Kris bij de h. Luyten F. (Schaffen)

WEST-VLAANDEREN

Els bij de h. Vandaele A. (Oostende)
Bianca bij de h. Gunst E. (Middelkerke)
Natacha bij de h. Palles N. (Oostende)
Jean-Marc bij de h. Deconinck M. (Aartrijke)

WERKHUIS DESTELBERGEN

Martine bij de h. Blancquaert Th. (Wetteren)

HUWELIJKEN

ANTWERPEN

De h. Plompen P. met Mej. Verbraeken E.

OOST-VLAANDEREN

De h. De Clercq R. met Mej. Huylenbroeck D.

HENEGOUWEN

De h. Demunter L. met Mej. Blairon F.

NAMEN - LUXEMBURG

De h. Verlaine A. met Mej. Wautriche Ch.

LUIK

De h. Crisner J. met Mej. Henrard L.

BRABANT

De h. De Greef A. met Mej. Matthijs V.
De h. Cobut A. met Mej. Hoebeke G.
De h. Liekens G. met Mej. Bertolozzi I.

LIMBURG

De h. Hindrikk H. met Mej. Weltjens P.

WEST-VLAANDEREN

De h. Deckmijn F. met Mej. Lemans H.
De h. Pilaert M. met Mej. Thomas I.
De h. Stalpaert J. met Mej. Mylle L.
De h. Roose J. met Mej. Wegsteen Gh.
De h. Corty E. met Mej. Tanghe R.

GROEP HENEGOUWEN

Gilbert E., controleur 49
Sampoux V., geleider 39
Jambe J., gesch. werkman 1ste kl. 36
Urbain E., ontvanger 26

STERFGEVALLEN

AGENTEN IN DIENST

OPRUSTGESTELDE AGENTEN IN DE GROEPEN

Maanden september - oktober 1968

Dienstjaren

GROEP ANTWERPEN

Rombouts P., opzichter W.W. 1ste kl. 49
Verstraelen F., ontvanger 45
Van Oosterweyck G., el. geleider 44
Van Britsom E., brigadier 44
Van den Langenbergh E., el. gel. 42
Van Opstal Fr., el. geleider 41
Wils F., ontvanger 39
De Langh L., el. geleider 38
Van Meer J., el. geleider 37
Van Camp J., el. geleider 37
Jans Livine, klerk 1ste kl. 32
Willems A., controleur 30

GROEP WEST-VLAANDEREN

Decerf R., brigadier 49
Baillieul A., gesch. werkm. 1ste kl. 47
Vertomme J., machinist 1ste kl. 45
Glorie C., A.B. bestuurder 42
Casier E., A.B. bestuurder 40
Verbeke H., ontvanger 35
Verhaeghe G., ontvanger 34

GROEP LIMBURG

Vlemmings L., A.B. bestuurder 35
Bos P., baanwerker 20

GROEP BRABANT

Vranckx Ph., hoofdontvanger 38
Handelberg J., keurwerkman 38
Acacia Fr., el. geleider 37
Crabbé R., keurwerkman 32
Lemmens Fr., baanwerker 32
Bulté J.B., rangeerder 32
Tielemans F., hoofdontvanger 31
Van Mosselvelde A., baanwerker 29

GROEP NAMEN-LUXEMBURG

Hancotte A., meestergast 34
Hennin E., gesch. werkman 31

GROEP LUIK

Narinx G., dienstchef-bel. dienst 49
Louis L., el. geleider 35
Dupont W., el. geleider 34
Schoefs L., el. geleider 31
Pirghaye J., keurwerkman 16

LIMBURG

Ouderdom

Pensart J., gesch. werkman 1ste kl. 56
Auwerx M., ontvanger 59

HENEGOUWEN

Leclercq G., gesch. werkman 1ste kl. 55
Wilman M., el. geleider 44
Petitjean F., ontvanger 49

BEGUNSTIGDEN

K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.

ANTWERPEN

Van den Bleeken A., keurwerkman 67
Tysmans J.B., ploegbaas 80
Vaes J., baanwerker 84
Versmissen A., ontvanger 75
De Haes L., keurwerkman 74

WEST-VLAANDEREN

Demeester F., gesch. werkman 76
Depypere J., baanwerker 95
Neckbroeck P., gesch. werkm. 1ste kl. 81
Decloedt M., el. geleider 72
Vlaminck P., mecanicien 63
Moyaert H., gesch. werkman 86
Windels G., A.B. bestuurder 71
Moyaert L., gesch. werkm. 1ste kl. 61

OOST-VLAANDEREN

Wynants J.B., remmer 72
Vanderstraeten D., ploegbaas 92
Soetaert L., dienstchef 2de kl. 71

LIMBURG

Hendrix P., baanwerker 82
Lantin F., ontvanger 78
Crijs L., baanwerker 71

BRABANT

Coekaerts R., baanwerker 66
Andries J., ontvanger 74
Roland R., hoofdontvanger 66
Brancart P., gesch. werkm. 1ste kl. 81
Willems N., hoofdontvanger 76

HENEGOUWEN

Lenoir J.B., baanwerker 68
Mahieu E., ontvanger 68
Devos A., gesch. werkm. 1ste kl. 63
Goret V., baanwerker 79
Dury A., ontvanger 66
Lhoir G., A.B. bestuurder 49
Bourgeois J., gesch. werkm. 1ste kl. 57

LUIK

Jacquemin J., machinist 1ste kl. 82
Renard L., A.B. bestuurder 60
Riga C., baanwerker 76

NAMEN - LUXEMBURG

Ernoult G., A.B. bestuurder 79
Finfe F., baanwerker 79

Hulde aan de slachtoffers van de twee oorlogen

Deze jaarlijkse hulde heeft plaats gehad op vrijdag 8 november op het Hoofdbestuur.

De heer Hoens, directeur-generaal, verwijfde enkele ogenblikken ingetogen voor het zwart marmeren gedenkteken, opgericht in 1950, waarna hij in naam van de N.M.V.B. een prachtige krans, versierd met de nationale kleuren, neerlegde. Zoals naar gewoonte was het nadien de beurt aan de heer A. Vanden Eede, in naam van de vriendenkring van het Hoofdbestuur en de heren Dierinckx en Van der Linden, namens de twee vakbonden om een bloemenhulde te brengen.

Een talrijke groep ambtenaren en agenten omringde de heer Directeur-Generaal.

Ter gelegenheid van zijn vijftigste verjaring hebben radio en televisie dit jaar speciaal deze wereldgebeurtenis, de ondertekening van de wapenstilstand van 11 november 1918, herdacht. Het was zeer gepast daar de personen in de veertig moeite hebben nog met ontroering terug te denken aan de inval van 1914, het leven in het slijk van de loopgraven en het dodend bevrijdingsoffensief terwijl zijzelf, vijftientig jaar geleden, een andere oorlog hebben meegemaakt, deze van 1940-1945, waarin eveneens talrijke slachtoffers vielen.

Alzo moet 11 november het symbool blijven van een na veel strijd veroverde vrede maar die nog steeds wankelbaar is.

Hoofdbestuur

Op 11 november 1968 overleed, in de leeftijd van 80 jaar, de heer De Cock, oud-directeur van de Directie Weg en Werken van het Hoofdbestuur. De heer De Cock trad in dienst in 1918 als ingenieur; hij werd directeur benoemd in 1942 en ging op rust in 1953.

Vroegtijdig weduwnaar wijdde hij zijn leven aan de opvoeding van zijn kinderen aan wie wij onze innige deelneming betuigen.

Antwerpen

DE HEER G. ROMBOUTS OP RUST

Bij de opening van de lijn Turnhout-Poppel op het einde van 1906 verhuisde vader Rombouts met zijn gezin van Mol naar Ravels om er dienst te doen op de nieuwe lijn.



Zoals wij het reeds meermaals hebben gezien volgde de zoon de voetstappen van zijn vader en op 18 november 1918 trad Godfried Rombouts in dienst. Gedurende een groot gedeelte van zijn lange loopbaan zou hij verbonden blijven aan de dienst Weg en Werken van

Turnhout waar hij achtereenvolgens bevorderd werd tot ploegbaas, baantoezichter, opzichter W en W en opzichter W en W 1ste kl. Tijdens deze periode strekte het werkgebied van de heer Rombouts zich uit over de talrijke spoorlijnen, die destijds vanuit Turnhout vertrokken.

Vanaf 1 april 1950 werd hij eveneens belast met het toezicht van de sector Zurenburg-Oostmalle en nog later viel gans de provincie Antwerpen, met uitzondering van de Polder en de Voorkepen, onder zijn bevoegdheid.

Wij wensen de heer Rombouts nog vele gelukkige jaren te midden van zijn mooie familie.

West - Vlaanderen

LANGE LOOPBANEN

De heer Richard Decerf trad op 16-8-1919 in dienst bij de M.E.B.O.B. Hij begon zijn loopbaan in het werkhuis van Oostende waar hij gedurende 18 jaar te werk werd gesteld aan de herstelling van de elektrische motorrijtuigen. In 1937 werd hij overgeplaatst naar de luchlijn.

Na 21 jaar kwam hij, als gevolg van een werkongeval, opnieuw in zijn eerste werkkring terecht en ging na een lange loopbaan, op rust als brigadier.

De heer Aimé Baillieul nam op 20-7-1921 dienst bij dezelfde maatschappij. Ook hij kreeg een plaats in het werkhuis van Oostende waar hij gedurende gans zijn diensttijd zou verblijven. Als paswerker werd hij belast met het onderhoud van de stoomlocomotieven en na de geleidelijke vervanging van de stoomtractie werd zijn werkterrein verplaatst naar de elektrische motorrijtuigen.

Hij eindigde zijn lange loopbaan als gesch. werkmans 1ste kl.

Wij wensen beide agenten een lange en aangename rustperiode.

CONTROLEUR SPEURNEUS

SPEURNEUS: Verleden maand werd er veel gesproken over de Ouden van Dagen, nochtans heb ik verscheidene klachten ontvangen van min of meer bejaarde personen over dat onderwerp: het instappen van de reizigers in onze autobussen.

BESTUURDER: Men vraagt bredere deuren?

Sp.: Die worden juist voorzien door onze technische diensten doch voor de uitgang wat logisch is en wij zullen er over twee maand op terugkomen; maar hier betreft het de toegang tot de treden van de ingangsdur wanneer de bestuurder niet de moeite doet zijn voertuig tot tegen de band van de stoep te brengen. En wat gebeurt er dan?

B.: De reiziger moet eerst op de steenweg stappen...

Sp.: ... in het water of de sneeuw en vervolgens moet hij soms een pijnlijke inspanning doen om de eerste trede te bereiken, wanneer het zo gemakkelijk is voor de bestuurder het manoeuvre uit te voeren om zijn voertuig langs het voetpad te brengen.

B.: Op voorwaarde dat er geen privé voertuig geparkeerd staat op het weggedeelte dat aan ons is voorbehouden.

Sp.: Dezen vervolg ik zonder mededogen. Maar indien er plaats genoeg is, is het een gebaar van beleefdheid tegenover onze cliënten. Ter zake, tijdens mijn vakantie, dit jaar, las ik het volgende op de muren van een restaurant in Frankrijk: «De beleefdheid is de kunst te doen wat u verveelt alsof het u vermaakte».

B.: Dat lijkt me zeer waar en het is mooi gezegd.

Sp.: Daar heb ik de laatste maal is dat ik u zie, in 1968, werd mij gevraagd u te herinneren aan het ontsteken van de lamp «Halte gevraagd» om te bevestigen dat het verzoek van de reiziger werd gehoord. Wanneer bij andere vervoermaatschappijen de reiziger een halte vraagt, ontsteekt hij zelf de lamp in het rijtuig én op het koetsbord maar niets bewijst dat de bestuurder het heeft bemerkt. Het is dat systeem nochtans dat zal veralgemeend worden op al onze nieuwe autobussen sinds het werd opgelegd door het nieuw Technisch Reglement van het Ministerie van Verkeerswezen.

B.: Wat er ook van zij, het is beter voor iedereen, vooral om discussies te vermijden, de lamp te ontsteken zodra men de oproep heeft gehoord.

Sp.: Het is niet gemakkelijk iemand te overtuigen. Weet u waarom het moeilijk is een Schot te overhalen een ijskast te kopen?

B.: Neen.

Sp.: Omdat men er niet toekomt hem te doen geloven dat het lichtje uitdooft wanneer men de deur sluit.

MOOIE LOOPBANEN



L. Vlemmings
Trad in dienst op 27-7-1925 en werd op rust gesteld als A.B.-bestuurder te Maaseik.



C. Glorie
Begon zijn loopbaan op 28-6-1926 en ging op rust als A.B.-bestuurder te De Panne.



L. De Langh
In dienst getreden op 13-8-1928 eindigde hij zijn loopbaan als el. geleider te Merksem.



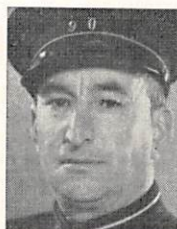
V. Sampoux
Begon zijn loopbaan op 25-5-1926 en werd op rust gesteld als geleider te La Louvière.



J. Van Camp
In dienst getreden op 20-3-1929 ging hij op rust als ontvanger te Rumst.



J. Handelberg
Trad in dienst op 1-3-1926 en eindigde zijn loopbaan als keurwerkman te Kuregem.



A. Wils
In dienst getreden op 3-2-1927 werd hij op rust gesteld als ontvanger te Antwerpen.



G. Vanoosterweyck
Trad in dienst op 1-12-1922 en eindigde zijn loopbaan als el. geleider te Antwerpen.



J. Vantomme
Begon zijn loopbaan op 31-5-1923 en ging op rust als machinist 1ste kl. te Kortrijk.



V. d. Langenbergh
In dienst getreden op 24-2-1924 werd hij op rust gesteld als el. geleider te Antwerpen.



E. Gilbert
Trad in dienst op 2-1-1920, werd controleur benoemd op 1-1-1936 en ging als dusdanig op rust te La Louvière.



F. Van Opstal
In dienst getreden op 29-3-1926 eindigde hij zijn loopbaan als el. geleider te Antwerpen.

Het derde seizoen van de T.T.A.

Het bestuurscomité van de vereniging « Toeristische Tramlijn van het Aisnedal » heeft ons welwillend de exploitatiestatistieken van het seizoen 1968 medegedeeld. Het is zonneklaar dat het in dienst stellen van een stoomlocomotief een attractie van eerste gehalte was. Inderdaad de ontvangsten van 1968 zijn verdubbeld in verhouding met 1967 en meer dan vervijfvoudigd in verhouding met het eerste jaar (1966). Nochtans waren er volgens het verslag in 1968, op 93 exploitatiedagen, 50 dagen met stortregen; men mag dus nog een verbetering van de financiële resultaten verwachten indien het weder in 1969 beter is.

Het eerste jaar doorliep het materieel 2.226 km, verleden seizoen telde men 8.121 km waarvan 594 km met stoomtractie.

Het is ontegensprekelijk dat de aankoop, het ter plaatse brengen en het rijklaar maken van een authentieke stoomlocomotief van de Buurtspoorwegen een niet alledaagse daad was

die gelukkige gevolgen had voor het succes van deze toeristische lijn doorheen bossen en velden.

De bijgaande foto van de heer E. Keutgens zou in 1900 kunnen genomen zijn daar men noch autovoertuigen, noch televisieantennes bemerkt.

De Engelsen zeggen: « Niets lukt beter dan het succes » en inderdaad

terwijl in 1966 en 1967 er slechts 6 of 7 autocars te Erezée toekwamen, telde men er 105 in 1968.

Onze gelukwensen en onze dank aan de toegewijde leden, die gedurende hun vakantiedagen werken tussen Erezée en Amonines en in ons land een « stoomlijn » met éénmeter-spoor nieuw leven inblazen.

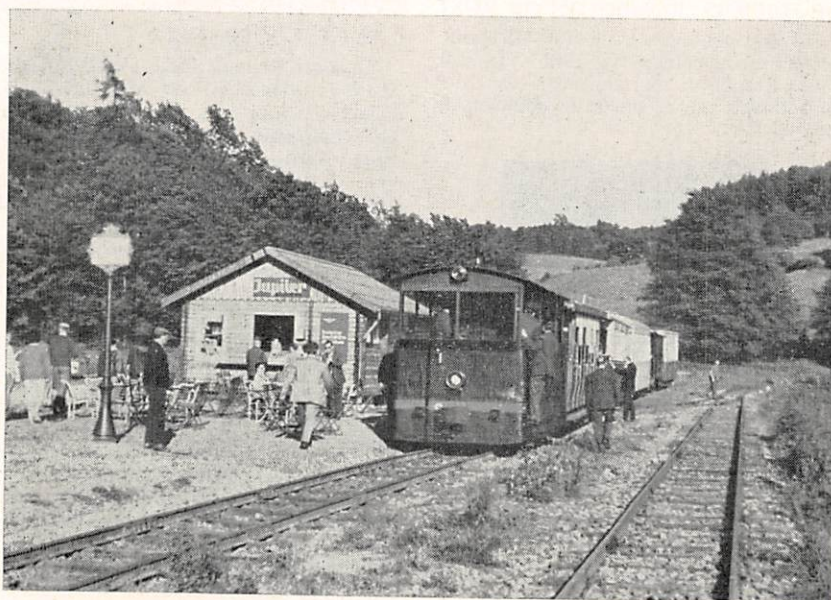
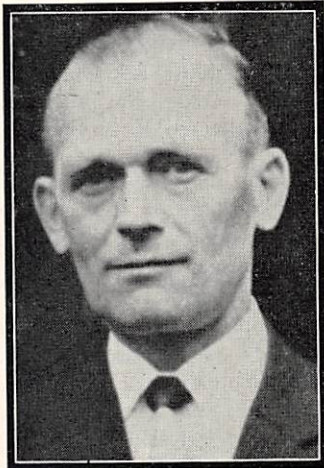


Foto E. Keutgens

Dodelijk ongeval

De heer G. Gelykens begon op 23 oktober 1968, zoals naar gewoonte, zijn dagtaak om 7 u. 45 in de stelplaats Tjalkstraat (Antwerpen).



Als geschoold werkmans 1e klasse bij de dienst «Weg en Werken», leidde hij een ploeg van 5 man, die de opdracht heeft allerhande onderhoudswerken in de provincie te gaan uitvoeren.

Op voormelde datum vertrok hij, tevens ook als geleider van de bestelwagen,

met twee werkmakkers naar de stelplaats Turnhout om er bepaalde herstellingswerken te doen.

De drie agenten hebben echter hun eindpunt niet kunnen bereiken, want te Vlimmeren, op de weg Antwerpen-Turnhout, kwam hun wagen, wegens een verkeerd manoeuvre van een tegenligger, in frontale botsing met deze laatste.

Agent Gelykens werd op slag gedood, terwijl zijn werkmakkers A. Willemsens en K. Verschueren met ernstige verwondingen naar het ziekenhuis van Turnhout werden overgebracht.

De overledene was een gewetensvolle en toegewijde agent, en een knap vakman.

Hij was 51 jaren oud en laat een weduwe met 2 kinderen na.

Wij stellen er prijs op, langs deze weg, de achtbare familie onze oprechte gevoelens van deelneming te betuigen en aan zijn gekwetste werkmakkers, wier toestand momenteel bevredigend is, een spoedig en volledig herstel toe te wensen.

Veiligheidspremies sept. - oktober 1968

GROEP ANTWERPEN

De ploegen 1, 2, 3, 5, 6, 8 en 11 ontvingen samen 1.998 fr.

GROEP OOST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 3 en 6 ontvingen samen 1.944 fr.

GROEP WEST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 2, 3 en 6 ontvingen samen 1.794 fr.

GROEP LIMBURG

De ploegen 1, 2, 3 en 4 ontvingen samen 7.776 fr.

GROEP BRABANT

De ploegen 1, 5, 6, 8, 9, 10, 15, 17, 19, 21, 22 en 23 ontvingen samen 5.040 fr.

GROEP HENEGOUWEN

De ploegen 3, 4, 10, 16, 17, 21 en 22 ontvingen samen 2.433 fr.

GROEP LUIK

De ploegen 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11 en 12 ontvingen samen 3.672 fr.

GROEP NAMEN-LUXEMBURG

De ploegen 2, 3, 4, 5, 6 en 7 ontvingen samen 4.968 fr.

DE ACHT EXPLOITATIEGROEPEN ONTVINGEN DUS VOOR DE MAANDEN SEPTEMBER-OKTOBER 1968 EEN BEDRAG VAN 29.625 FR.

DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND DER PLOEGEN OP 31 OKTOBER 1968

	dagen zonder ongeval
LIMBURG 1 (Werkh. Onderhoud Hasselt)	3.668
LUIK 2 (Pers. Bassenge-Oreye)	2.967
LUIK 6 (Personeel Bressoux-Rocourt)	2.928
LUIK 12 (Werkhuis St-Gilles)	2.772
LUIK 10 (Pers. Eupen-Spa-Warzée)	2.466
BRABANT 21 (Werkhuis Kuregem)	2.163
ANTWERPEN 5 (Bew. Mechelen - Heist-op-den-Berg)	2.026
LUIK 11 (Werkhuis St-Gilles)	2.016
LIMBURG 4 (Bew. Lanaken-Maaseik-Bilzen-Genk-Bree)	1.908
WEST-VLAANDEREN 3 (Kl. Werkh. Assebroek-Diksmuide-leper-Kortrijk)	1.833
HENEGOUWEN 16 (Bew. Casteau-Saint-Ghislain-Roisin-Quevy)	1.808
NAMEN-LUXEMBURG 5 (Bew. Luxemburg)	1.736
OOST-VLAANDEREN 6 (Personeel Hofstade-Herzele-Oudenaarde)	1.726
NAMEN-LUXEMBURG 4 (Werkhuizen Andenne)	1.709
NAMEN-LUXEMBURG 2 (Pers. kleine stelplaatsen Namen)	1.333
ANTWERPEN 2 (Bew. Oostmalle-Broechem-Zandhoven-Antwerpen)	1.318
NAMEN-LUXEMBURG 7 (Pers. Mariembourg-Forges-Havelange)	1.130
HENEGOUWEN 10 (Pers. Doornik-Frasnes-Flobecq-Ath)	1.077
NAMEN-LUXEMBURG 3 (Werkhuis Salzinnes - Werkhuizen Lux.)	1.015

De lijn

ANTWERPEN - ZESDE HAVENDOK

De landgenoot, die bij gelegenheid Antwerpen bezoekt, alleen of met zijn familie, volgt meestal een vooraf vastgesteld en traditioneel programma. Het omvat een boottocht op de Schelde met een Flandriaboot, een bezoek aan de dierentuin en misschien aan het Rubenshuis.

Antwerpen heeft zeker andere bezienswaardigheden te tonen, maar in deze grote havenstad, waarover thans meer dan ooit wordt gesproken, zijn het ongetwijfeld de recente uitbreidingen van de haven en de bouw van reuzefabrieken op uitgestrekte terreinen, die onvoldoende gekend zijn. Indien we een ogenblik stilstaan bij het feit dat ons zeer klein land, met zijn 10 miljoen inwoners, de grootste uitvoerder van de wereld is en dat, om onze hoge levensstandaard te behouden, wij ten allen prijs 55 % van onze produkten moeten uitvoeren, begrijpen wij dat de aangebrachte verbeteringen en uitbreidingen, onontbeerlijk zijn opdat Antwerpen haar plaats als derde wereldhaven behoudt.

De toegang tot de haven

Daar de haven van Antwerpen een getijhaven is, heeft zij sluisen nodig.

Tot op 1 juli 1968 was de haven van Antwerpen toegankelijk langs de vijf navermelde sluisen:

- Boudewijnslus, L. 360 m, B. 45 m.
- Van Cauwelaertsluis (vroeger Kruis-schanssluis), L. 270 m, B. 35 m.
- Royerssluis, L. 180 m, B. 22 m.
- Kattendijksluis, L. 110 m, B. 24 m.
- Bonaparteslus, B. 17.4 m.

Moeten wij er aan herinneren dat gedurende jaren de havenactiviteiten zich afspeelden op de rechteroever, in de nabijheid van het Steen onder de bescherming van de kanonnen van de wallen.

De Bonaparteslus is de oudste sluis en verleent tevens toegang tot het oudste dok van Antwerpen. Het graven van het Bonapartedok (vroeger « Klein Dok » genoemd) ving aan in 1807 en op 1 januari 1811 werden het dok en de sluis voor de scheepvaart opgesteld.

De grote werken van de havenuit-

breiding, die volgden, zouden meer dan een eeuw duren maar het is niet mogelijk hier de geschiedenis te schetsen van de Antwerpse haven. Vermelden wij enkel dat in 1968 de havenoppervlakte DUBBEL is in verhouding met 1956 en dat op 1 juli 1968 de Zandvlietslus officieel in gebruik werd genomen. Met haar lengte van 500 meter en breedte 57 m is zij de grootste van de wereld en langs de stroom ligt zij op 16 km van het stadscentrum.

Een originele reisweg

Onze eerste bedoeling was een middel te vinden om de nieuwe reuzesluisen en de verschillende uitbreidingen van de haven van Antwerpen te bezoeken per autobus van de Buurtspoorwegen. Dat plan moesten wij echter spoedig laten varen. Inderdaad het is materieel onmogelijk zich naar de Zandvlietslus te begeven, daar zij zich op meer dan 2 km bevindt van het dorp, dat bediend wordt door de autobussen, die onze vroegere elektrische lijn 77 vervangen.

Eveneens is het niet mogelijk om met een autobus van de N.M.V.B. de Boudewijnslus te bereiken, waar men een prachtig vergezicht heeft op een bocht van de stroom, na met

de wagen gedurende meerdere kilometer door een ongewoon landschap van petroleumraffinaderijen, vreemd decor maar eigenaardig om zien, te hebben gereden.

Doch bij het doorbladeren van de reisgids van de groep Antwerpen troffen wij de reisweg van de lijn Ibis Antwerpen (Rooseveltplein) - Luchtbal - Zesde Havendok. Deze diensten rijden enkel op werkdagen.

Wij zijn dus ingestapt vóór het koninklijk atheneum, op het Rooseveltplein, verlaten het stadscentrum en volgen ongeveer het tracé van de vroegere tramlijnen 75 en 77 en ontdekken alzo een deel van Antwerpen, dat de toerist zelden ziet. Wij volgen de Noorderlaan omgeven door loodsen van de « naties » waar de goederen, gelost uit de schepen, liggen opgestapeld. Spoedig houdt de bus halte ter hoogte van de nieuwe garages van de Buurtspoorwegen en daar de weg opgehoogd is en de terreinen van de Tjalkstraat lager gelegen zijn, ziet men zeer goed de autobussen en de parkings. Verder verrijzen merkwaardige appartementsgebouwen, met winkels op het gelijkvloers en omgeven door uitgestrekte groene zones.

Thans bevinden wij ons aan de kazerne van de Luchtbal, waarachter zich 25 jaar geleden nog een onbebouwde woeste vlakte uitstreekte, doch dat alles is fel veranderd. Wij zwenken nu naar rechts, in de richting van Ekeren en volgen, niet lang echter, de verlaten bedding van de vroegere tramlijn, om nadien de F.



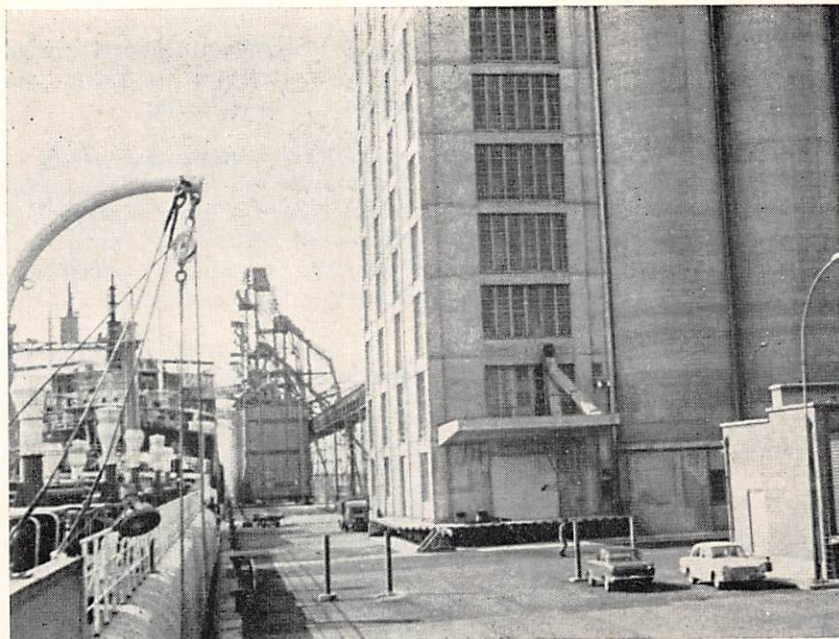
De autobussen van de lijn Ibis bedienen de nieuwe woonwijken in de nabijheid van het Antwerpse havengebied.

Verbieststraat in te draaien. Nu bevinden wij ons in een opgehoogde polder met asfaltweg, plots komen wij in de nieuwe wijk Schoonbroek, steeds op het grondgebied van Antwerpen en bediend door een geregelde autobusdienst.

Tweemaal overschrijden wij het Schijn, een rivier gekend door haar overstromingen en waarvoor een nieuwe bedding in beton wordt gebouwd. Links is de horizon afgezoomd met kranen en op de uitgestrekte parkeerterreinen van de Fordfabrieken zijn, zover het oog reikt, honderden grijsachtige wagens geparkeerd, die nieuw van de produktieketting komen en bedekt zijn met een plasticlaag, om de wagens te beschermen tegen weer en wind. Het is een tamelijk ongewone aanblik.

Op de opgespoten gronden bemerkt men, gans alleen, de toren van de kerk van Wilmarsdonk, gemeente die van de kaart werd geveegd door bulldozers, om plaats te maken voor de havenuitbreidingen.

Sommige ritten van de lijn Ibis lopen langs het 7de havendok, Churchilldok genaamd, tot aan de nieuwe fabriek van General Motors, andere ritten lopen langs het 6e Havendok waar zich de graansilo's van de firma Sobelgra verheffen en waar aan de



Bij de reorganisatie van het graanvervoer werd in 1964 een nieuwe « terminal » in gebruik genomen aan het 6de havendok. De firma Sobelgra beschikt over 5 vlottende graanzuigers met een totale capaciteit van 2.000 t. per uur en een silo met een inhoud van 50.000 t. Zij behandelt volledige ladingen granen en zaden.

kaaien steeds grote zeeschepen gemeerd liggen, de ruimen gevuld met graan komende van Canada of de Verenigde Staten (zie foto). Hier is een halte, maar het eindpunt ligt nabij de kaai van Cobelfret, in de driehoek

gevormd door de zuidkant van het 7e Havendok (Churchilldok) en de noordkant van het 6e havendok en door de havenautoriteiten voorbehouden voor het vervoer van transcontainers.

Wanneer wij op de kaaien de grote containers bemerken, die voor het merendeel toebehoren aan vreemde firma's, geeft men er zich rekenschap van, dat deze wijze van vervoer een zekere uitbreiding tegemoet gaat en dat de autoriteiten van de haven van Antwerpen er goed aan gedaan hebben, hiervoor een ruime plaats voor te behouden aan de kaaien.

Vertrokken om 13 u. 35 hebben wij slechts 25 minuten gereden doch wij hebben veel geleerd; twee maand later deden wij dezelfde reis maar vertrokken toen om 15 u. 35 en kwamen aan het eindpunt van Cobelfret om 16 u. waar wij werklieden en dokwerkers, die hun dagtaak hadden geëindigd, zouden opladen. Ongetwijfeld deden zij overuren, daar wij ze niet zagen opdagen en eens te meer hebben wij de ondankbare aard kunnen vaststellen van de rol van de Nationale Maatschappij, die eerlijk uitvoert wat de openbare machten haar vragen, daar waar een privé vervoeronderneming sinds lang zou gezegd hebben: « het spijt me ».



Sinds een drietal jaren maken de Noord-Amerikaanse reders veelvuldig gebruik van transcontainers voor het transatlantisch vervoer. Het zijn metalen kassen met een inhoudsvermogen van 25 à 30 t., die de drie volgende voordelen bieden: vlugheid, veiligheid en zuinigheid.

De Antwerpse havenautoriteiten hebben besloten voor het vervoer van transcontainers een oppervlakte van 60 hectaren voor te behouden tussen het 6de en het 7de havendok. Daar is ook het eindpunt gelegen van onze lijn Ibis.

Bouwwerken uitgevoerd in 1968 en plannen voor 1969

Tussen de recente verwezenlijkingen noteren wij :

- de aanleg van een parkeerplaats te Oostmalle, Genk en Aarlen;
- de modernisatie van het woonhuis te Oerle;
- de bouw van een nieuwe woning en nieuwe bureaus te Lanaken, van een nieuwe woning te Geluwe en van een nieuwe stelplaats te Zwevezele : garage, sociale installaties en woning.

De omvorming van het gebouw van het oud elektrisch onderstation van Bressoux in woning en sociale installaties is voorgelegd aan de ministeriële goedkeuring, terwijl de studie van een nieuwe woning te Rocourt aan gang is.

De modernisatie van de voorgevel van de stelplaats van Eupen, met gebruik van elementen in gekleurd aluminium, is in uitvoering.

Te Bilzen wordt gewerkt aan de inrichting van een parkeerplaats en een bureau terwijl te Houffalize wij niet alleen een parkeerplaats zullen hebben maar eveneens een onderhoudscentrum voor autobussen.

De omvorming van de werkhuizen van Andenne sluit een volledige omwerking in van de plannen; een eerste studie werd gedaan maar zal veranderingen ondergaan.

De inrichting van een bergplaats voor autobussen te Nevele gaat verder. Wat de plannen voor een parkeerplaats en sociale installaties betreft voor de stelplaatsen van Namen en Havelange werden de gedane studies omgewerkt.

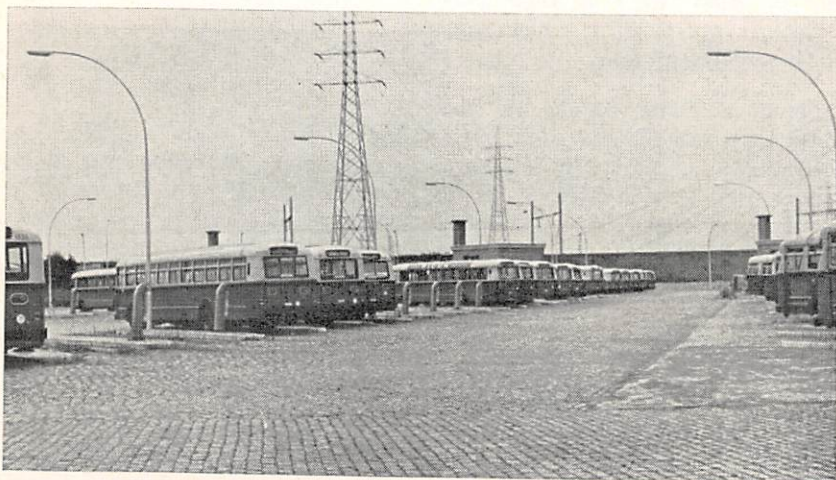
De bouw van een woning met bureaus te Zomergem werd in aanbesteding gegeven.

Een voorontwerp werd opgemaakt met het oog op de bouw van een stelplaats te Brochem omvattende een parkeerterrein, woning en bureaus.

Deze droge opsomming verbergt ongetwijfeld meters en meters door ons technisch personeel zorgvuldig opgestelde plannen.

Antwerpen verdient een bijzondere vermelding; de inrichting van de installaties voor autobussen in de Tjalkstraat, op de nieuwe terreinen aangekocht door de N.M.V.B. langs de Noorderlaan in vervanging van de oude installaties van Zurenborg en de Ijskelder.

De onderstaande foto toont de reeds gebouwde uitgebreide parkeerplaats met de installaties van de voorverwarming der autobussen en de



De installaties voor autobussen te Antwerpen - Tjalkstraat.

Te Oostende (station) wordt de bouw overwogen van een gebouw voor bureaus en sociale installaties, van buiten identiek aan het landhuisje, met governiste pannen, dat reeds bestaat op deze plaats.

De wastunnel voor autobussen, die opgericht wordt in de stelplaats Mechelen-Racing, zal voltooid zijn vóór Kerstmis.

In 1969 voorziet men het begin der werken voor de bouw van sociale installaties te Moeskroen en te Wuustwezel evenals de verbouwing van de voorgevel van de stelplaats te Diegem. Wat de garage te Meerbeke (Brabant) betreft, werden de werken begonnen; deze omvatten de afbraak van het elektrisch onderstation en de oprichting van garages.

wasinrichting; op het ogenblik wordt in de nabijheid een onderhoudscentrum met een grote schouwput gebouwd.

Er werd eveneens een aanvang gemaakt met de bouw van de bureaus en de woningen.

*
**

De plannen voor de nieuwe bureaus van de Gewestelijke Directie, die zullen opgetrokken worden op de Italiëlei, op dezelfde plaats van het huidig gebouw dat wij thans betrekken, werden toevertrouwd aan een privé organisme.

Indien de nodige overeenkomsten spoedig bekomen worden, zouden de werken in de volgende lente kunnen begonnen worden.

Het gebeurde in 1968

ANTWERPEN

Verscheidene weken na het relaas over de afschaffing van de laatste elektrische buurtlijn in de Groep Antwerpen ontvingen wij nevenstaande foto. Om het jaar 1968 af te sluiten doet het ons genoegen deze te laten verschijnen daar hij de ploeg voorstelt, die op 25 mei 1968 de laatste rit deed met het motorrijtuig 9666 op de lijn Antwerpen-Schoten.

Van links naar rechts: de heren F. Plaetinck, ontvanger op een bijwagen, M. De Clerck, eveneens, J. Bosmans, treinoverste en F. Leers, el. geleider.

Op deze dag werd een bladzijde omgedraaid van de geschiedenis van de Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen.



BERGEN



Sinds maandag 11 november dringen de trams niet meer door in het stadscentrum van Bergen.

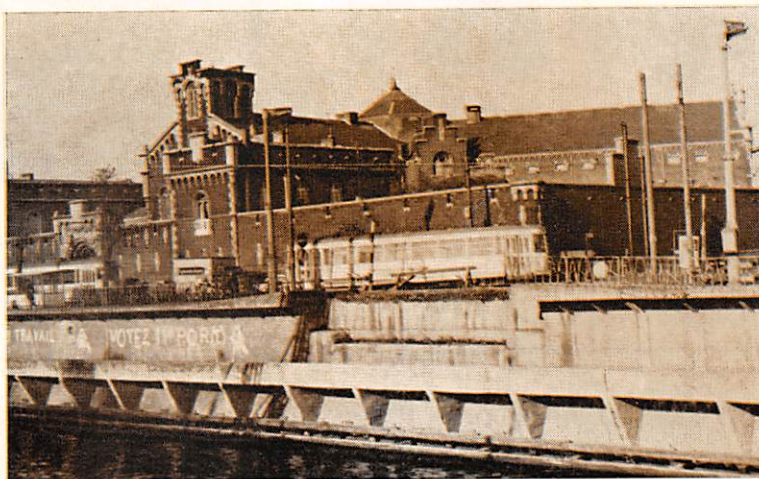
Inderdaad de Staat heeft schikkingen getroffen om de ringlanen van de stad te verbeteren wat niet alleen de verplaatsing zal eisen van het standbeeld van Boudewijn van Constantinopel maar eveneens de opbraak van de sporen van de buurttrams tussen de place de Flandre en de place Léopold, waar het station gelegen is, en gaande langs de rue d'Havré, rue des Clercs, rue du Châpitre (voor de St. Waldetrudiskerk) en de rue de la Haussière, smalle handelsstraten, die de stad van oost naar west doorkruisen.

Het verdwijnen van de trams laat de stad Bergen toe de enkele richting in te voeren gezien het huidig verkeer. Anderzijds, daar onze trams komende van Charleroi en de Borinage de ringlanen blijven volgen, hebben de reizigers nog altijd de mogelijkheid het station N.M.B.S. te bereiken. Deze reisweg laat toe rechtstreeks de colleges en scholen te bedienen, die langs dat parcours gelegen zijn.

CHARLEROI

Het eindpunt van de buurttrams, aan het zuidstation van Charleroi, werd verplaatst naar de andere oever van de Samber juist vóór de gevangenis. De lus, die wij hadden aangelegd in de nabijheid van het station, is onbruikbaar geworden door de afbraak van de brug waarvan de steunmuren nog zichtbaar zijn op onze foto.

Voortaan hebben de trams, komende van Charleroi-Viaduc langs de rue du Grand-Central, hun halte vóór de burelen en de stelplaats van de N.M.V.B.: nadien vervolgen zij hun weg over een kort, nieuw aangelegd stuk, dat om de gevangenis loopt waar zich het nieuw eindpunt bevindt. De tram neemt dan de bestaande lijn om een nieuwe reis aan te vatten.



Een station onder velen :

OOSTMALLE

Oostmalle is ontegensprekelijk een zeer oud dorp, gelegen in een zandige vlakte, bedekt met bossen en heide, op 27 km van Antwerpen.

In oude documenten vindt men de naam van deze gemeente terug als MALLE. Het bepalend element OOST werd slechts veel later toegevoegd wanneer de twee delen van het dorp gescheiden worden in Oost- en Westmalle. In 1179 schreef men Malos, in 1290 Male, in 1481 Oostmalle en in het begin van de XVIde eeuw Oostmalle en Oistmalle.



Deze gemeente heeft, vanaf het begin, een belangrijke rol gespeeld in de geschiedenis van de Buurtspoorwegen; inderdaad het ontwerp van de eerste lijn, die in 1884 aan de ministeriële goedkeuring werd onderworpen was de lijn Antwerpen - Oostmalle - Hoogstraten, die op 20 september 1885 werd in gebruik genomen. Een jaar nadien werd de aftakking Oostmalle - Turnhout geopend. Met de aanleg van de baanvakken Oostmalle - Zandhoven - Lier, Oostmalle - Brasschaat en Oostmalle - Herentals - Westerlo, werd deze Kempiische gemeente spoedig een druk knooppunt van buurtspoorlijnen.

Later na de aanleg van de elektrische

lijn Antwerpen - Oostmalle - Turnhout waren de wijksporen van dat station, gelegen tussen deze twee steden, steeds goed bezet, zelfs na de oorlog. Het station heeft onlangs echter een gans ander uitzicht gekregen. Dertig autobussen vinden een plaats op de parking, waar de voorverwarming reeds werd geïnstalleerd en waar eerlang een warmelucht-generator zal gemonteerd worden. Alle dagen vertrekken 21 autobussen in de richtingen van Antwerpen, Turnhout, Hoogstraten en St-Pieters-Lille of doen bijgevoegde diensten tijdens de piekuren.

Hier, zoals elders, werd het beheer van de exploitatie vereenvoudigd. Er is geen stelplaatsoverste meer; het is de heer F. De Vrij, stelplaatsbrigadier, die de ambtswoning bewoont en beheert.

Tegenover de stelplaats, aan de andere kant van de weg Antwerpen - Turnhout, staat een kasteel uit de

XVIde eeuw. Het uitgestrekt park, met eeuwenoude eiken en beuken heeft veel geleden van de vreselijke windhoos (zondag 25 juni 1967) en die een deel van de kerk en van het dorp verwoestte. Verscheidene van onze agenten waren geteisterd doch de Nationale Maatschappij kwam zeer vlug tussenbeide, veel vóór de officiële hulp, en onze collega's waren naar het schijnt zeer voldaan over het geheel van maatregelen getroffen door de Directie.

Op het gebied van de exploitatie zou de veiligheid van de reizigers vooral deze van de scholieren, die vertrekken naar Turnhout of deze komende van Antwerpen, beter moeten verzekerd zijn. Inderdaad de weg werd verbreed en van een nieuwe bedekking voorzien waardoor de duizenden automobilisten, die dagelijks in elke richting passeren, deze dubbele bocht met een overdreven snelheid nemen. Onze reizigers die van de autobus stappen, moeten zonder een enkele bescherming de weg oversteken.

Het zou passen dat de bevoegde autoriteiten de toestand onderzoeken ten einde de eventuele maatregelen te overwegen die van aard zouden zijn een betere veiligheid van onze reizigers te verzekeren.



Algemeen gezicht op het autobusstation van Oostmalle. Op de voorgrond de grote verkeersader Antwerpen - Turnhout.

Zij ontvingen ons te Oostmalle



*Van links naar rechts :
Fr. Maes, A.B. bestuurder; F. De Vrij, stelplaatsbrigadier en
J. Van der Schoot, A.B. bestuurder.*

**DE REDACTIE VAN ONZE BUURTSPOORWEGEN
WENST HAAR TROUWE LEZERS GELUK EN VOORSPOED IN 1969**